DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

DYREKCJI OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W WILNIE.

Rok XVII **Wilno, dnia 30 maja 1937 r.** **Nr 10.**

SPIS TREŚCI:

Podziękowanie Dyrektora Kolei Państwowych.

Akcja zbiórkowa na rzecz Pomocy Zimowej Bezrobotnym, przeprowadzona wśród pracowników Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, w okresie od 1-XI.1936 r. do końca kwietnia 1937 r. dała wynik wyrażający się kwotą 86.248 zł 50 gr.

Biorąc pod uwagę warunki materialne ogółu pracowników kolejowych, zebrana kwota świadczy o pełnym zrozumieniu podjętej przez społeczeństwo akcji pomocy pozbawionym pracy obywatelom i o wysoce patriotycznym uświadomieniu rzesz pracowników kolejowych, głęboko odczuwających potrzeby państwowe i społeczne.

Za okazaną ofiarność i spełnienie obowiązku obywatelskiego, które dały możność tysięcznym rzeszom bezrobotnych obywateli i ich rodzinom przetrwać najcięższy okres zimowy, wyrażam wszystkim pracownikom Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie serdeczne podziękowanie.

(—) **Inż. WACŁAW GŁAZEK**
Dyrektor Kolei Państwowych.

Część A.

SPRAWY SŁUŻBY RUCHU.

65.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 17 kwietnia 1937 r. Nr 65 o prowadzeniu wykazów telegramów służbowych i kartogramów wchodzących doręczonych adresatom przez obwodowe biura telegrafu.

W związku z zarządzeniem Ministra Komunikacji, ogłoszonym w Dzien. Urzęd. M. K. nr 6 z 1937 r. poz. 44, w sprawie uzupełnienia niektórych postanowień „Instrukcji dla kolejowych telegrafistów, telefonistów, st. telegrafistów, st. telefonistów i kierowników biur telegrafu“ nr R-36, Dyrekcja poleca prowadzić „Wykazy telegramów służbowych i kartogramów wchodzących doręczonych adresatom“ (druk PKP seria R nr 142) tylko niżej wymienionym obwodowym biurom telegrafu: st. st. Baranowicze Poleskie i Centralne, Białystok Centr., Brześć Centr., Czeremcha, Grodno, Królewszczyzna, Lida, Łuniniec, Mołodeczno, Pińsk, Podbrodzie, Suwałki, Wilno Dyr., Wilno Osob., Włodawa, Wołkowysk Centr. i Woropajewo oraz na stacjach granicznych: Grajewo, Raczki, Turmont, Zahacie, Olechnowicze, Stołpce i Mikaszewicze.

Wszystkie inne niewymienione stacje wykazów tych nie prowadzą, natomiast obowiązane są w ks. doręczeń telegramów (druk PKP seria A nr 9) wykazywać nazwę stacji nadawczej telegramów i kartogramów doręczonych adresatom w sposób podany w § 11 przepisów dla służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach nr R-10.

Nr I. 1-e 80/79/37.

66.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 18 maja 1937 r. Nr 66 o nadawaniu telegramów „służbowo-opłaconych“.

Telegramy nadawane przez stacje na żądanie przedsiębiorców kolei, dostawców, podróżnych, nadawców towarów do przewozu i t. p., w sprawach dotyczących przewozów, a adresowane do stacyj kolejowych, powinny być, zgodnie z przepisami służby telegraficznej i telefonicznej na kolejach nr R 10, § 5, nadawane jako służbowe i w uwagach służbowych nagłówka telegramu powinny zawierać wyrazy: „służbowo-opłacony“. Rachunkowo należy takie telegramy przeprowadzać jako telegramy prywatne płatne. Stosownie zaś do przepisów „O wykonywaniu przez urzędy kolejowe pomocniczej służby telegraficznej“ nr R-15 § 24 podlegają one wysyłaniu wyłącznie na przewodach telegraficznych kolejowych. Niejednokrotnie stwierdzono jednak, że stacje nadają takie telegramy w urzędach pocztowo-telegraficznych, wskutek czego Kolej traci dochody za te telegramy. Tego rodzaju, sprzeczne z przepisami, nadawanie telegramów „służbowo-opłaconych“ wywołuje zbyteczną korespondencję i w rezultacie przypisywane są pracownikom do zwrotu utracone przez Kolej sumy.

W związku z tym Dyrekcja przypomina, do ścisłego przestrzegania, że nie należy oddawać telegramów „służbowo-opłaconych“ interesantom kolei do nadawania w urzędach pocztowo-telegraficznych. Telegramy takie powinny być przekazywane do telegrafu kolejowego dla nadania przewodami kolejowymi, a opłaty za nie należy wnosić do kas stacyjnych.

Nr I. 1-e 80/100/37.

67.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 18 maja 1937 r. Nr. 67 w sprawie przyjmowania przez telegraf kolejowy telegramów gratulacyjnych i kondolencyjnych — XLT.

Telegramy gratulacyjne i kondolencyjne zaopatrzone odpowiednią płatną wskazówką— „XLT“ — korzystają ze specjalnie zniżonej opłaty i mogą zawierać tylko życzenia z okazji świąt wszystkich wyznań, wesel, urodzin, imienin, jubileuszów, święcenia sztandaru, zjazdów, obchodów i t. p., lub wyrazy żalu, współczucia z powodu zgonów, nieszczęść i t. p. Natomiast nie wolno w tekście tych telegramów umieszczać słów zawierających inne wiadomości.

Zdarzają się jednak wypadki, iż nadawcy takich telegramów, wskutek zapomnienia, roztargnienia lub nieświadomości, nie żądają nadania telegramów takich, jako „gratulacyjnych“ lub „kondolencyjnych“ za zniżoną opłatą, a po tym składają do Dyrekcji rekla-

macje na niesłusznie pobraną przez telegraf opłatę normalną, zamiast zniżonej.

Wobec powyższego Dyrekcja podaje do ścisłego przestrzegania wyjaśnienie Dyrekcji Okręgu Poczt i Telegrafów w Wilnie, że mimo braku przepisu, sama zasada słuszności wymaga, by w przypadku nie podania przez nadawcę wskazówki „XLT" telegrafista przyjmujący telegram gratulacyjny lub kondolencyjny informował nadawcę, że telegram ten może być nadany za zniżoną opłatą, jeżeli przed adresem będzie umieszczona wskazówka „XLT". Równocześnie telegrafista przyjmujący telegram gratulacyjny lub kondolencyjny powinien poinformować nadawcę, że telegram ten będzie wydany w kolejności po telegramach zwykłych.

Jednocześnie Dyrekcja zwraca uwagę, iż znaczna część nadawców telegramów płatnych pisze telegramy na zwykłym papierze, przy czym w większości przypadków podając nazwę urzędu telegraficznego podkreśla ją analogicznie, jak to ma miejsce na formularzach telegraficznych.

Ponieważ podkreślenia uczynione przez nadawców powinny być taryfowane w myśl wskazówek podanych w ordynacji telegraficznej § 92 i z powodu tego, że na tym tle wynikają nieporozumienia, gdyż nadawcy twierdzą, że niezależy im przetelegrafowaniu podkreślenia umieszczonego w adresie pod nazwą urzędu telegraficznego, przeto dyżurny telegrafista również obowiązany jest poinformować nadawcę, że o ile nie życzy sobie, aby znak ten był odtelegrafowany, nie powinien go umieszczać w rękopisach telegramów, gdyż tego rodzaju znaki podlegają opłacie taryfowej.

O skasowaniu znaku podkreślenia w rękopisie telegramu nadawca obowiązany jest uczynić adnotację ze swoim podpisem.

Nr I. 1-e 80/102/37.

SPRAWY SŁUŻBY HANDLOWO-TARYFOWEJ.

68.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 29 kwietnia 1937 r. Nr 68 o punktach granicznych dla wywozu kurzych jaj zagranicę.

Stosownie do rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 8-VIII.34 r., wydanego w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa i Reform Rolnych, ogłoszonego w Dz. Ust. R.P. Nr 75 poz. 706 z 1934 r. ustalono, dla wywozu kurzych jaj zagranicę za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu, następujące punkty graniczne:

Chorzów,
Zebrzydowice,
Zbąszyń,
Leszno,
Tczew,
Gdynia,
Gdańsk,
Sniatyń-Załucze,
Strzebielino,

przy czym przez punkt graniczny w Strzebielinie mogą być wywożone jedynie transporty jaj, pochodzące z chłodni w Gdyni.

Jakkolwiek obecnie utworzono kontrolę wywozową jaj w Gdyni, to jednak kontrola wywozowa przesyłek jaj eksportowych, wysyłanych przez port gdyński, odbywa się nadal w Tczewie.

Powyższe Dyrekcja podaje w celu informowania nadawców przesyłek jaj.

Jednocześnie Dyrekcja uchyla okólnik Nr IV. 1-c/295 z dn. 4-X.34 r. i Nr IV. 1-c/308 z dnia 31-X.34 r.

Nr IV. 1-c/87/4/37.

69.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 30 kwietnia 1937 r. Nr 69 o ulgowych przejazdach pociągiem pośpiesznym za zaświadczeniami z poz. 68 Instrukcji H 1-a.

Dyrekcja wyjaśnia, że przepis pkt 4, umieszczony na zaświadczeniach z poz. 68 Instrukcji H 1-a (wzory Nr 1, 2, 3 i 4) i ustalający, iż zaświadczenia te uprawniają do nabycia biletu **ulgowego** na przejazd pociągiem osobowym, — **pośpiesznym zaś tylko na odległość ponad 100 km.** przesądza definitywnie, iż ulgi nie można stosować na przejazd pociągiem pośpiesznym na odległość do 100 km.

Przy przejazdach zatem na odległość do 100 km. przejście do pociągu pośpiesznego z biletem ulgowym na pociągi osobowe, wykupionym na zasadzie zaświadczenia, zawierającego wspomniany przepis, jest niedozwolone.

W razie przejścia podróżnego do poc. pośpiesznego w takich przypadkach należy

traktować go po myśli przepisów TO II, § 42 jak podróżnego bez ważnego biletu.

W Instrukcji H 1-a poz. 68 po pkt 6 należy umieścić odpowiednią adnotację z powołaniem się na Nr niniejszego okólnika.

Nr IV. 2-a 1/26/37.

SPRAWY SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

70.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dn. 5 maja 1937 r. Nr 61 w sprawie zwiększenia nadzoru nad naprawą parowozów.

Statystyka wypadków psucia się parowozów wykazała, że największa ilość tych wydarzeń powstała z powodu urywania się różnych części mechanizmu w czasie jazdy z pociągiem, a mianowicie: trzonów tłokowych, korbowodów, wiązarów, drążków mimośrodowych, wahaczy parorozdzielczych, pęknięć suwaków-krzyżulców i t. p.

Naczelnicy parowozowni w zawiadomieniach o tych wydarzeniach i późniejszych dochodzeniach w tej sprawie ograniczają się do podawania jako przyczyny wydarzenia: „stare pęknięcie". Takie określenie przyczyny wydarzenia jest nieistotne, ponieważ początkowe nadpęknięcia czy naderwania powinny być ujawniane natychmiast, a części uszkodzone niezwłocznie wymieniane.

Jak Dyrekcja stwierdziła główną przyczyną tych wydarzeń jest: przekraczanie największej dopuszczalnej szybkości, złe wykonywanie naprawy, wadliwa obsługa, niedogląd, poślizgiwanie się kół, uderzenie wody w cylindrach i przemęczenie materiału.

Celem zapobieżenia wydarzeniom psucia się parowozów w czasie jazdy z pociągiem, Dyrekcja na podstawie pisma M. K. z dnia 2-IV.1937 r. Nr MM. II. 107-6 poleca:

a) Podczas rewizyj okresowych dokładnie badać, przy użyciu lupy i przez uderzenie młotkiem stan trzonów, tarcz tłokowych, korbowodów, trzonów i ramek suwakowych, drążków mimośrodowych i innych części ruchomych parowozu, posmarowanych naftą w miejscach gdzie one najczęściej pękają, jak to: ramki korbowodów (przeważnie po linii otworu smarnego), trzony tłokowe — w części stożkowej po otworze dla klina, lub w miejscach podcięcia, wahaczy parorozdzielczych — w miejscach otworów dla śrub, drążków i ramek suwakowych — w miejscach spawania.

b) Zwrócić uwagę i dopilnować podczas rewizyj okresowych suwaków — **aby nie pozostawiano:**

1) nadpęknięć trzonów i ramek suwakowych w miejscach spawania i w nasadzie trzonów,
2) suwaków cieńszych niż 10 — 12 mm.,
3) luzujących się wkrętów, mocujących nakładki na gładziach, (należy je dobrze zabezpieczyć przed luzowaniem),
4) osłabionych, nadpękniętych lub zbyt twardych sprężyn dociskowych.

c) Polecić jak najdokładniej oglądać i badać części mechanizmu napędowego i parorozdzielczego przez drużyny parowozowe przed wyjazdem w drogę, po powrocie i podczas mycia.

d) Polecić instruktorom-maszynistom dopilnować i pouczyć drużyny parowozowe o bezwzględnym niedopuszczaniu do poślizgiwania kół parowozu podczas ruszania z miejsca i zmiany napełnienia, przy jeździe z pociągiem.

e) Zwrócić szczególną uwagę **na:** dokładne pasowanie panewek korbowodowych i wiązarowych, właściwe ich wyregulowanie, dokładne oglądanie czopów i należyte naoliwianie oraz niedopuszczanie zbyt dużych luzów panewek na czopach.

f) Natychmiast przystąpić do wyposażenia panewek w żeberka mosiężne (w pierwszej kolejce w parowozach osobowych) zabezpieczające je od rozbijania w razie wytopienia stopu łożyskowego.

g) Używać dobrego gatunku stopu łożyskowego Sn 23, a dla parowozów Os-24, Ok-22, Ok-1 i Pd-5 wysokocynowego białego metalu Sn 86.

h) Zwrócić baczną uwagę i rozciągnąć kontrolę nad czystością i myciem tendrów, nad dokładnym dokonywaniem rewizyj okresowych aparatów zasilających kocioł w wodę oraz przyrządów wyrównawczych (By-passów).

i) Zwrócić uwagę, czy drużyny parowozowe są odpowiednio wyszkolone, czy interesują się i badają przyczyny niedomagań w pracy parowozów, czy żądana i zapisywana przez nie potrzeba naprawy jest szczegółowa i istotna, czy dążą one do pogłębienia swej wiedzy fachowej. Sprawdzić czy podczas pouczeń poruszane są stale tematy wskazujące przyczyny wydarzeń psucia się parowozów i sposoby zapobiegania tym wypadkom.

j) Dopilnować osobiście, przez swoich zastępców i instruktorów-maszynistów, czy zażądana przez maszynistów naprawa zostaje dokładnie i całkowicie wykonana, czy naprawione są przyrządy zasilające i t. p. i czy sprawność i działanie naprawionych przyrządów jest dokładnie zbadana po naprawie.

k) Ogłosić ślusarzom dokonującym rewizyj okresowych, części parowozowych i ich naprawy, iż za wykrycie początkowych nadpęknięć części mechanizmu napędowego i parorozdzielczego jak:

1) korbowodów, ich ramek, trzonów tłokowych, czopów korbowych i wiązarowych, otrzymają nagrodę w wysokości — 10 zł,
2) tarcz tłokowych, krzyżulców, wiązarów, trzonów suwakowych, drążków mimośrodowych, suwaków — 8 zł,
3) wahaczy parorozdzielczych wodzików, jarzm stawidła, przedłużnika trzonu suwaka, prowadnic i ślizgawic (płóz) krzyżulcowych — 5 zł.

l) Nagradzać tylko tego pracownika, który faktycznie wykrył nadpęknięcie nie zaś kilku pracowników.

Wydatki z tego tytułu należy odnosić na bieżącą naprawę parowozów (Dz. 2, rozdz. 5, § 3, poz. 16).

Za ścisłe wykonanie niniejszego okólnika Dyrekcja czyni odpowiedzialnymi naczelników parowozowni głównych, ich zastępców i zawiadowców parowozowni pomocniczych.

Nr II. 2-a 10/37.

71.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 30 maja 1937 r. Nr 71 o kierowaniu wagonów osobowych do warsztatów dla napraw okresowych.

Celem racjonalnej organizacji pracy oraz dla utrzymania ciągłej pracy w warsztatach głównych w Łapach i warsztatach wagonowych w Brześciu Pol. zachodzi potrzeba planowego dostarczania do nich, na ustalony dzień, odpowiedniej ilości wagonów osobowych dla naprawy okresowej.

W związku z tym, dla kontroli planowego przesyłania wagonów do tych warsztatów w celu naprawy, polecam ściśle prowadzić wykazy według załącznika Nr 1 i Nr 2 niniejszego okólnika.

Wykazy te należy sporządzać w 2-ch egzemplarzach i wysyłać do Dyrekcji na dzień 15-go każdego miesiąca.

Wykazy według załącznika Nr 1 sporządzają warsztaty, wypełniając rubryki 3 i 4 oraz wykazując graficznie ilość wagonów potrzebnych do naprawy według planu na następny miesiąc.

Wykazy według załącznika Nr 2 sporządzają parowozownie wypełniając rubryki 1, 2, 3 i 4, (w rubryce 2-ej wykazywać należy numerycznie wszystkie wagony osobowe, którym termin rewizji okresowej upływa w następnym miesiącu).

Rubryki 1 i 2 wykazów według załącznika Nr 1 oraz rubrykę 5 wykazów według załącznika Nr 2 wypełnia Dyrekcja, która wtórniki tych wykazów zwracać będzie tym jednostkom, które wykazy te sporządziły.

Przy tym sposobie warsztaty w razie potrzeby będą mogły porozumiewać się z parowozowniami.

Parowozownie po otrzymaniu uzupełnionego wykazu według załącznika Nr 2 wyłączają odpowiednie wagony z ruchu na 3 dni wcześniej przed datą, wskazaną w tym wykazie, zaopatrują je w przepisowe nalepki ze wskazaniem punktu wysyłającego i docelowego oraz daty, na którą wagon powinien być dostarczony do warsztatów, i zgłaszają je stacji dla wysłania do warsztatów.

Jeżeli w jakimkolwiek miesiącu naprawie podlegać będzie większa ilość wagonów osobowych niż przewidziano w programie napraw dla warsztatów, to wagonom tym należy odraczać termin rewizji okresowej na czas jaki będzie wskazany w wykazie według załącznika Nr 2. Przy odraczaniu terminu rewizji okresowej należy jednak bezwzględnie dokonać rewizji maźnic.

W zawiadomieniach, zgłaszanych stacji, należy bezwarunkowo zaznaczać do jakich warsztatów i na jaki dzień wagon należy dostarczyć.

Zawiadowcy stacyj po otrzymaniu zgłoszenia na skierowanie wagonów do warsztatów dla naprawy okresowej, powinni bezwzględnie wysłać je na czas wyznaczony do warsztatów.

W razie zatrzymania lub też wysłania wagonu przez zawiadowcę stacji nie według przeznaczenia, oraz w razie nadejścia wagonu do warsztatów z opóźnieniem, naczelnicy warsztatów i parowozowni głównych oraz

zawiadowcy parowozowni pomocniczych powinni powiadomić o tym telegraficznie wydział mechaniczny, podając numery nie dostarczonych na czas wagonów.

Po dokonaniu naprawy wagonów osobowych, warsztaty powinny skierować je do stacji macierzystej.

Wspomniany wyżej sposób kierowania wagonów osobowych do warsztatów dla napraw okresowych jest zależny od stałego przydziału tych wagonów do stacyj macierzystych.

Numeryczny wykaz wagonów osobowych ze wskazaniem stacyj, do których wagony zostały przydzielone, został ogłoszony pismem Dyrekcji Nr I. 20/880/36 z dn. 15-XII. 1936 r.

Wagony osobowe powinny znajdować się na stacjach macierzystych stałego przydziału za co odpowiedzialni są naczelnicy oddziałów ruchowo-handlowych i zawiadowcy stacyj.

W przypadkach ujawnienia wagonów, przydzielonych do innych stacyj, należy niezwłocznie wagony te wysłać do stacyj macierzystych stałego przydziału.

Stacjom nie wolno odstępować wagonów osobowych innym stacjom bez zezwolenia Dyrekcji.

W razie potrzeby zamiany wagonów, należy wystąpić z umotywowanym wnioskiem do Dyrekcji, która wyda odpowiednie polecenie.

Czasowa delegacja wagonów może nastąpić tylko na podstawie polecenia M. K. lub Dyrekcji.

Po zakończeniu delegacji wagony powinny być zwrócone do stacyj macierzystych.

Wszystkie wagony osobowe muszą być zaopatrzone w napisy o przydziale do stacji macierzystej stosownie do przepisów Nr M-37. Napisy te powinny być wykonywane przez warsztaty lub parowozownie.

Naczelnicy oddziałów ruchowo-handlowych i parowozowni głównych oraz zawiadowcy stacyj i parowozowni pomocniczych winni zaprowadzić numeryczny wykaz wagonów osobowych, przydzielonych do stacyj macierzystych, leżących na terenie podległych im szlaków. W wykazie tym parowozownie powinny notować daty ostatnio dokonanej rewizji okresowej.

W razie ujawnienia braku wagonów osobowych, przydzielonych do stacyj macierzystych, naczelnicy oddziałów ruchowo-handlowych i parowozowni głównych, oraz zawiadowcy stacyj i parowozowni pomocniczych powinni zawiadomić o tym Dyrekcję, podając numery przydzielonych wagonów, a nienadesłanych do stacji.

Winnych zaniedbania i niezastosowania się do niniejszego okólnika będę pociągał do odpowiedzialności służbowej.

Nr II/3a—12/81/37.

Sprostowanie błędów.

W okólniku Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 2 kwietnia 1937 r. Nr 55, ogłoszonym w Dzienniku Zarządzeń DOKP Wilno Nr 7 poz. 47 na stronie 66 w prawej szpalcie w pierwszym wierszu od dołu, w nawiasach, podano mylnie literę „Z“ — winna być „L“.

Nr I 3-b/119/37.

Adres Redakcji i Administracji:
Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie, ul. Słowackiego Nr 14.
Biuro Personalne pokój Nr 108, telefon Nr 8 (przez centralę D. O. K. P.).

Warunki prenumeraty:
Prenumerata wynosi w kraju:
Kwartalnie zł 2. półrocznie zł 4. rocznie zł 8.
Cena każdego numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dziennika Zarządzeń
Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Cena ogłoszeń:
Od wiersza — zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Druk. Państw. w Wilnie. Nr 701. V-37. 1000.

Załącznik Nr 1 do okólnika Nr 71.

Program wejścia wagonów osobowych do naprawy na miesiąc (następny) ....

Nr wagonu i seria	Parowozownia macierzysta	Ilość osi i rodzaj wagonu	Rodzaj naprawy		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	2	3	4																																
		4 os. miękki	główna																																
		4 os. twardy	"																																
		3 os. twardy	"																																
		4 os. miękki	średnia																																
		3 os. miękki	"																																
		2 os. twardy	"																																
		4 os. miękki	rewizja																																
		2 os. miękki	"																																
		2 os. twardy	"																																
		2 os. twardy	"																																

Załącznik Nr 2 do okólnika Nr 71.

Numeryczny wykaz wagonów osobowych, którym w miesiącu (następnym) .... przypada termin rewizji okresowej.

Seria	Nr wagonu	Rodzaj naprawy i data wycofania	Uwagi co do stanu wagonu	Dokąd wysłać i kiedy
1	2	3	4	5
ABChuxz	7222	gł. 2-I.37		
C	14272	„ 6-I.37 i t. d.	można odroczyć na rok	
Cx	13139	śred. 8-I.37		
Cr	13292	„ 14-I.37 i t. d.		
ABhuxz	3750	rew. 1-I.37		
Ciy	13143	„ 4-I.37 i t. d.		